2015D44579

Lijst van vragen

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de parlementaire enquêtecommissie Fyra over het onderzoeksrapport **De reiziger in de kou** (Kamerstuk **33 678**, nr. **11**).

Voorzitter van de commissie,
Van Dekken

Griffier van de commissie,
Israel

Nr.	Vraag
1	Waarom is de heer Marckmann niet openbaar verhoord? Wat vindt u van het opinieartikel «De Fyra-enquête is vooral een gemiste kans» van de heer Marckmann in de Trouw van 10 november 2015?
2	Hoe beoordeelt u de onregelmatigheden die hebben plaatsgevonden rondom de aanbestedingsprocedure van de treinen, tegen de achtergrond van de aanbestedingsprocedure van de vervoersconcessie? Ofwel, kunt u nader ingaan op de verhouding tussen de conclusies die zij trekt in hoofdstuk 4 en 6?
3	Waarom is de huidige Minister van Financiën niet openbaar verhoord?
4	Kunt u aangeven op welke punten het alternatief voor de Fyra van NS, zoals voorzien in 2021, tekortschiet?
5	Bent u van mening dat NS op een kortere termijn dan 2021 met een goed alternatief had kunnen komen? Kunt u dat toelichten?
6	Wat is de reden dat u niet in staat bent gebleken om ook maar één concrete aanbeveling te doen ten aanzien van de marktordening op het spoor en enkel aangeeft dat in de toekomst verschillende scenario's moeten worden uitgewerkt?
7	Heeft u tijdens het onderzoek zaken ontdekt die buiten de kaders van het Fyra-onderzoek vallen, maar die wel interessant zijn voor de cultuur binnen de spoorsector?
8	Is het volgens u juridisch mogelijk om de HSL-Zuid (hogesnelheidslijn-Zuid) uit de huidige hoofdrailnetconcessie te halen? Zo ja, op welke gronden? Zo nee, waarom niet?
9	Waarom heeft een «cultuuromslag» bij de diverse actoren (met name NS) geen plaats gekregen in de aanbevelingen, gezien uw hoofdconclusie dat «het oorspronkelijk beoogde vervoer over de HSL-Zuid niet tot stand is gekomen, omdat andere belangen keer op keer prevaleerden boven het verwezenlijken van het reizigersvervoer»?
10	In hoeverre vindt u dat de slechte technische kwaliteit van de Fyra's van AnsaldoBreda doorslaggevend is geweest voor de huidige perceptie van het mislukken van de HSL-Zuid? Had een technisch perfecte Fyra deze parlementaire enquête kunnen voorkomen of waren de problemen hieraan voorafgaand al voldoende ernstig geweest om een parlementaire enquête te rechtvaardigen?
11	Bent u in het licht van verschillende stellingen in het rapport van mening dat de Staat en NS ook anno 2015 nog een verantwoordelijkheid dragen in het realiseren van een snelle verbinding over de HSL-Zuid zoals oorspronkelijk bedoeld was, in het belang van de reiziger, en dat zij daar de moed voor zouden moeten opbrengen?
12	Is de analyse juist, dat van de bewindspersonen van Infrastructuur en Milieu en Financiën primair verwacht mag worden dat zij het belang van de reiziger laten prevaleren en dat van NS verwacht mag worden dat hij meewerkt aan de optimalisatie daarvan, ook als dat betekent dat die geoptimaliseerde oplossing bereikt wordt door NS een beter vervoer te laten aanbieden in samenwerking met een andere vervoerder, of zelfs door NS plaats te laten maken voor een andere vervoerder op de HSL-Zuid?
13	Zou het ter realisatie van uw aanbevelingen verstandig zijn als het kabinet voor het zoeken naar oplossingen niet alleen overlegt met NS maar ook met andere partijen die hierin een bijdrage zouden kunnen leveren en daarbij bijvoorbeeld ook zoekt naar samenwerkingen tussen Staat, NS en die partijen?

Nr.	Vraag
14	Is het naar uw mening een juiste indruk dat NS de betrokken ministeries in de klem had waar het ging om de financiën en de inkomsten en betekent dat dat sprake was van een situatie die juist niet beoogd wordt met concessieverlening, namelijk dat de concessieverstrekker en de concessiehouder in een opdrachtgever-opdrachtnemerrelatie verkeren waarin de opdrachtnemer niet in staat is om de opdrachtgever van de eigen belangen afhankelijk te maken?
15	Hoe denkt u een terugvaloptie in toekomstige soortgelijke gevallen te kunnen verplichten?
16	Welke elementen in het nieuwe vervoersaanbod, dat in 2013 tot stand is gekomen, zijn op aandringen van NMBS (Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen) opgenomen? Welke elementen ontbreken op aandringen van NMBS?
17	Wat houdt de minimalistische houding in van de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) en wat had de ILT eigenlijk moeten doen om haar taak naar behoren te hebben kunnen uitvoeren? Wat had hiermee voorkomen kunnen worden?
18	Bent u ervan op de hoogte dat er op dit moment splinternieuwe hogesnelheidstreinen van AnsaldoBreda razen op de lijn Milaan-Napels, tot groot genoegen van de reizigers? Is het niet zo dat hierdoor de indruk blijft bestaan dat het falen van de Fyra primair komt door een overhaaste introductie van deze treinen in Nederland, met een vanwege tijdsdruk veel te lage testintensiteit en tekortschietende technische inbedding van de nieuwe treinen in de daartoe belaste organisaties, et cetera? Kunt u dit, voor de burger verwarrende en voor Nederland belastende beeld rechtzetten?
19	Wat was precies de meerwaarde van de rijsnelheid van 300 km/u op de HSL-Zuid ten opzichte van een rijsnelheid van 200 km/uur?
20	Welke mogelijke risico's vloeien in uw optiek voort uit de constatering dat het verloop van de aanbestedingsprocedure sterk beïnvloed is en ertoe geleid heeft dat het door het kabinet gekozen instrumentarium van een aanbesteding niet consequent is gehanteerd?
21	Hebt u ook kennisgenomen van de koers die NS anno 2015 vaart bij aanbestedingen zoals die in Oost-Nederland of Limburg en welke onverkort gericht lijkt te zijn op behoud van het monopolie van NS?
22	Kunt u duiden welke oorzaken aan dat gedrag ten grondslag liggen en hoe diep geworteld die protectionistische opstelling van NS is?
23	Hoe beoordeelt u dat gedrag gegeven het karakter van NS als staatsdeelneming met een publieke taak? In welke mate ervaart NS daarbij steun van de bewindspersonen van Infrastructuur en Milieu en Financiën?
24	Is de publieke taak van NS naar uw mening voldoende scherp geformuleerd, zowel over de afgelopen jaren als in de nieuwe concessie?
25	Zijn daarin voldoende waarborgen opgenomen om het door u als monopoliebeschermend betiteld gedrag uit te sluiten?
26	Klopt het dat internationaal grensoverschrijdend personenvervoer geliberaliseerd is? Vanaf wanneer is dat het geval? Wat is opbrengsttechnisch interessanter, het binnenlands vervoer over de HSL-Zuid of het grensoverschrijdende vervoer over de HSL-Zuid? Klopt het dat het ook de bedoeling was om binnenlands vervoer over de HSL-Zuid te realiseren? Is het verzorgen van het internationale vervoer over de HSL-Zuid zonder het binnenlandse vervoer wel interessant?

Nr.	Vraag
27	Welke risico's loopt de Staat en dus de belastingbetaler op het punt van het stoppen van de aanbestedingsprocedure aan de Oranje-combinatie (nog) en is de Staat zich naar uw mening voldoende bewust van die risico's?
28	Deelt u de mening dat het hoge bod van NS op het vervoer over de HSL-Zuid uiteindelijk een kwestie van vestzak-broekzak was omdat NS alleen de Staat als aandeelhouder heeft? Kunt u dit toelichten?
29	Is het verwijt aan NS dat hij cynisch opereerde ook te maken in de richting van de Minister van Financiën die als aandeelhouder van de staatsdeelneming een zeker rendement beoogt en actief meewerkt aan behoud van het monopolie van NS, zelfs als dat leidt tot twijfelachtige redding van de staatsdeelneming of zijn dochtermaatschappij HSA (High Speed Alliance)? Als u die analyse deelt, deelt u dan ook de opvatting dat het monopolie van een staatsdeelneming niet mag prevaleren als dat ten koste gaat van zaken als marktordening en het beteugelen van marktmacht, omdat de consument en belastingbetaler daar juist belang in stelt?
30	Bent u van opvatting dat van een professionele speler als NS met voldoende professionele kennis op het vlak van vervoer, maar ook gedegen kennis van aanbesteden en boekhouden, verwacht mag worden dat hij financieel-rationeel handelt in aanbestedingen en dus juist «at arm's length» behandeld moet worden?
31	Dient NS in uw optiek als houder van een concessie niet juist «at arm's length» behandeld te worden? Zou NS dus zelf verantwoordelijk gehouden moet worden voor irrationeel biedgedrag bij aanbestedingen? Deelt u de visie dat alleen op die wijze NS verantwoordelijkheid kan nemen voor zijn marktgedrag en de kosten, budgetten en biedingen, die op logische wijze zijn opgebouwd zodat overbieding voorkomen wordt?
32	Welke gevolgen zou de conclusie moeten hebben, dat NS de verplichtingen van HSA ondergeschikt maakte aan behoud van de machtspositie van NS voor bijvoorbeeld de HSL-concessie of de wijze waarop de Staat als aandeelhouder NS laat begaan in dit handelen? Zou een strak georganiseerde publieke taak met een heldere scheiding tussen wat wel en niet van NS verwacht wordt, mede kunnen voorkomen dat de doelstelling van goed vervoer en de nutsfunctie plaats maakt voor monopolistisch handelen?
33	Hoe kan het gebeuren dat NS succesvol inspeelt op de verschillende belangen van de bewindspersonen van Infrastructuur en Milieu en van Financiën en waarom laat, in uw optiek, het kabinet die ruimte aan NS?
34	Welke juridische risico's worden in 2011 wel genomen die eerder niet werden genomen?
35	Welk voorschot kwam er in 2007 op de schadevergoeding? Hoe groot was dat voorschot?
36	Hebt u een opinie over welke maatregelen kunnen helpen bij het voorkomen van het strategisch gedrag van NS waar het gaat om het delen van gegevens en informatie en het voorkomen van strategisch gedrag? Wat betekent dit bijvoorbeeld voor de opstelling en het gedrag van NS, het juridisch kader waarbinnen informatie geopenbaard moet worden of de publieke verantwoording van NS jegens belastingbetaler? Welke maatregelen kunnen helpen op dit punt om de in uw rapport beschreven, volledige transparantie te halen?

Nr.	Vraag
37	Kan in uw opinie worden geconcludeerd dat de Staat aan cherrypicking of willekeur doet bij het gebruik van juridisch advies als onderbouwing richting de Kamer, gelet op de constatering dat er een wisselend standpunt was waar het ging om het beoordelen van de juridische risico's die soms te groot werden geacht, maar bij het onderhandelingsakkoord van 2011 ineens niet meer bestonden, en gelet op het feit dat u tegelijkertijd elders in het rapport constateert dat waar het gaat om de beoordeling van mogelijke aanbiedingen van andere partijen, de Staat die partijen en de burger tekort gedaan heeft door dat onterecht als een groot juridisch risico te stellen?
38	Neemt de Staat in uw optiek meer juridische risico's als het gaat om bescherming van de belangen van NS, dan wanneer het gaat om het beoordelen van de positie van andere vervoerders?
39	Wordt de Kamer in uw optiek steevast goed of minstens voldoende geïnformeerd over de juridische werkelijkheid of bestaat daarin de mogelijkheid dat adviezen een beoogde, gewenste beleidsrichting ondersteunen?
40	Volgt uit de constatering dat «pas als er een integratie van de HSL-Zuid- en de hoofdrailnetconcessie in beeld komt, NS weer kan investeren in het verlieslatende HSA, omdat volgens NS het totaalbeeld een positief rendement kent» niet de conclusie, dat de reiziger op het hoofdrailnet opdraait voor de verliezen die NS maakte en maakt op de HSL/HSA? Is er binnen de boekhoudkundige structuur van NS afdoende borging tegen kruissubsidiëring tussen hoofdrailnet en HSL-Zuid of tussen de HSL-Zuid en de overige activiteiten van NS? Zo nee, wat vindt u dat op dit punt zou kunnen worden verbeterd?
41	Schuilt in de integratie van de concessies voor het hoofdrailnet en de HSL-Zuid niet een risico op (verkapte) staatssteun, doordat NS een verlieslatende dienst die in concurrentie in de markt is gezet, mag compenseren met middelen die hij ontleent aan een onderhands gegunde, exclusieve publieke taak (vervoer op het hoofdrailnet)? Zo ja, wat vindt u dat op dit punt zou kunnen worden verbeterd?
42	Vindt u dat NS, gezien het feit dat NS geen verantwoordelijkheid heeft genomen voor HSA, onvoldoende gekeken heeft naar de mogelijkheid om ofwel samen te werken met andere partijen ofwel de concessie in te leveren omdat hij niet kon waarmaken wat beloofd was? Had NS in uw optiek en bezien vanuit het publieke belang, gesprekken met andere vervoerders moeten aangaan om te zien hoe hij een betere invulling aan zijn publieke taak zou kunnen geven?
43	Kunt u nader toelichten wat de reden is dat extra investeren in HSA voor NS geen begaanbaar pad is?
44	Waarom draagt NS, naar uw inzicht, niet bij aan compensatie van HSA?
45	Kunt u aangeven welke gevolgen een faillissement van HSA zou hebben gehad voor de Staat en voor het vervoer over de HSL-Zuid (financieel, maar ook niet financieel), tegen de achtergrond van het feit dat u in uw rapport aangeeft dat een faillissement onmiskenbaar financiële gevolgen zou hebben?

Nr.	Vraag
46	Hoe beoordeelt u de onderhandelingsmacht van de Staat, tegen de achtergrond van uw constatering dat NS met het onderhandelakkoord zijn zin krijgt (integratie van de concessies voor het hoofdrailnet en de HSL-Zuid) en daar bovenop een korting krijgt op de door NS beloofde concessievergoeding, terwijl het kabinet die beide aspecten eerder niet wenselijk achtte, en gelet op het feit dat u constateert dat NS en HSA hiermee beloond zijn voor slecht gedrag? Is er slecht onderhandeld?
47	Welke juridische risico's heeft de Staat genomen door andere vervoerders ten opzichte van NS ongelijk te behandelen en welke claimrisico's heeft zij daarmee over zich afgeroepen? Klopt de analyse, dat als dergelijke risico's bewaarheid worden en er dus claims toegewezen worden, de schade van het Fyradossier voor de belastingbetaler nog verder kan toenemen en dat het daarbij mogelijk kan gaan om miljarden aan gederfde inkomsten van bijvoorbeeld afgewezen of niet serieus genomen alternatieve vervoerders of een partij als Alstom die door misstanden in aanbestedingsprocedures door NS ernstig benadeeld blijkt te zijn? Is de Staat zich in uw optiek voldoende bewust van die risico's?
48	Wat zijn de juridische risico's van integratie van de concessies?
49	Wat zou volgens u een voordeel zijn geweest van een nieuwe aanbesteding, waarbij een andere vervoerder de kans zou hebben gekregen?
50	Waaruit blijkt volgens u dat een alternatief plan onvoldoende kans heeft gekregen, bijvoorbeeld het alternatief van Arriva van oktober 2013 «Beter voor de reiziger!»?
51	Hebt u enig inzicht in de haalbaarheid van het alternatief van Arriva «Beter voor de reiziger»?
52	Loopt NS, en daarmee de belastingbetaler, niet het risico op claims als gevolg van de geconstateerde benadeling van Alstom door een voorkeursbehandeling voor AnsaldoBreda en door de ernstige onregelmatigheden die NS beging? Zo ja, klopt de constatering dat de schade die het Fyradossier nu reeds veroorzaakt heeft, nog verder zal oplopen?
53	Hebben het Ministerie van Financiën of het Ministerie van Infrastructuur en Milieu voldoende deskundigheid in eigen huis om te kunnen beoordelen of het gedrag van NS, waar het gaat om het al dan niet opzeggen van de koopovereenkomst met AnsaldoBreda en daarmee gepaard gaande kennis van het spoor, correct is? Hoe apprecieert u de spoorkennis en technisch-inhoudelijke deskundigheid van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu waar het gaat om zaken als materieel en is hier sprake van een eenzijdige afhankelijkheid van het ministerie jegens NS of is sprake van een gelijkwaardige relatie waarbij de concessieverstrekker effectief in staat is om de beweringen van de concessiehouder te controleren op waarheid en realiteit?
54	Wat zijn de in uw rapport genoemde signalen van problemen met de Fyra en wie bereiken deze signalen?
55	Op welk gebied is de Kamer ten minste onvolledig en strikt genomen onjuist geïnformeerd, ten aanzien van de informatie die de Staatssecretaris aan de Kamer stuurde in juni 2013 en januari 2014 over de bevoegdheid van de ILT om de Fyra's zelf te inspecteren?
56	Welke andere Europese doelstellingen leiden ertoe dat veiligheid in het gedrang is gekomen, zoals u constateert?

Nr.	Vraag
57	Waarom bent u kritisch over de voorstellen in het vierde Europese spoorpakket ten aanzien van het toelaten van treinen? Waarom bent u gelijktijdig kritisch over het huidige systeem van certificering en vergunningverlening voor treinen, tegen de achtergrond van het feit dat u ook ontevreden bent over de wijze waarop de ILT haar taak nu uitvoert en haar rol nu invult? Is het vierde Europese spoorpakket geen verbetering ten opzichte van de huidige situatie?
58	Is, waar u concludeert dat de Minister tot de komst van de Fyra wel meer druk had kunnen uitoefenen op HSA om de concessieafspraken toch zo snel mogelijk en zoveel mogelijk uit te voeren, naar uw mening sprake van een te innige relatie tussen NS en ambtenaren van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu?
59	Is alles overziend sprake van politieke afhankelijkheid van de bewindspersonen van Infrastructuur en Milieu jegens NS, waardoor het ministerie in zijn handelen beperkt wordt door de prestaties van NS die van invloed kunnen zijn op de politieke successen of het politiek falen van een bewindspersoon?
60	Hoe is het volgens u mogelijk dat de verantwoordelijke bewindspersoon van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu niet heeft ingegrepen toen de NS-directie een onverantwoord en onverstandig besluit nam door zonder terugvaloptie te starten met de Fyra? Heeft zij haar controlerende rol op dat punt te beperkt ingevuld, terwijl hij daarvoor wel de politieke en beleidsmatige verantwoordelijkheid draagt?
61	Was de juridische positie van NS tegenover AnsaldoBreda niet veel sterker geweest als hij – net als de Belgen – de treinstellen die nog niet opgeleverd waren, niet had overgenomen?
62	Hoe apprecieert u het feit dat de concessieverlener zich niet vergewist heeft van de verwachte betrouwbaarheid van de dienstregeling met de Fyra noch daarop geacteerd heeft, voordat de dienst van start zou gaan? Klopt het dat ten minste de indruk ontstaat dat de Staat onvoldoende grip heeft op het opereren van NS als privaat bedrijf met een publieke taak? Hoe apprecieert u de ruimte die de Staat in dezen aan NS laat?
63	Deelt u de conclusie dat de risico's rondom veiligheid van de reiziger wel geconstateerd zijn, maar bewust opzij geschoven zijn vanwege de angst van NS om de concessie te verliezen? Hoe past dat in de publieke taakuitoefening die van NS mag worden verwacht en waarbij veilig vervoer toch als minimumvoorwaarde zou moeten gelden? Is dat voldoende geborgd in de concessies waarover NS momenteel beschikt of dienen hiertoe nadere waarborgen getroffen te worden?
64	Waarom wordt veiligheid als troefkaart gebruikt?
65	Wat vindt u van de interventie van de Minister Financiën dat NS de instemming van de aandeelhouder en de ministerraad moet afwachten alvorens het NS-besluit naar buiten kon worden gebracht? Welke invloed heeft dit gehad op het proces?

Nr.	Vraag
66	Wat is uw uitgangspunt geweest bij de kritiek op het alternatieve vervoersaanbod: het huidige vervoersaanbod (in de eerste jaren) of het ingroeimodel op termijn in het kader van het alternatieve vervoersaanbod tot 2021? Welk alternatief was er in 2013 en navolgende jaren volgens u praktisch wel mogelijk geweest (bijvoorbeeld ook als het gaat om het tijdig kunnen beschikken over het benodigde materieel dat beschikbaar was en ook toegelaten kon worden, als het gaat om snelheid en frequentie, als het gaat om de afstemming met België)? Tegen welke kosten had een dergelijk alternatief vervoersaanbod geleverd kunnen of moeten worden? Wanneer hadden de treinen van een volwaardig alternatief kunnen rijden? Welke financiële consequenties zou het hebben gehad voor de Nederlandse Staat indien gekozen was voor een andere partij dan NS bij het invullen van een alternatief vervoersaanbod in 2013?
67	Deelt u, tegen de achtergrond van het feit dat NS wanprestatie heeft geleverd en dat de Staat had moeten handhaven door ofwel nakoming af te dwingen ofwel de concessie in te trekken, de conclusie dat thans geen sprake is van een volwaardig alternatief, dat de Staat andere aanbieders onheus behandeld heeft en dat ook nu nog sprake is van een doorlopende wanprestatie omdat niet geleverd wordt wat gecontracteerd is? Welke juridische risico's nam en neemt de Staat op dit punt in juridische zin, door bewust andere spelers uit te sluiten, door NS vervolgens als eerste de kans te geven om te repareren en door vervolgens een suboptimaal aanbod als alternatief te aanvaarden, terwijl er ten minste één aanbieder was die een beter aanbod deed? Heeft de Staat zich in uw optiek voldoende gebogen over die risico's en is hij zich daarvan vandaag de dag voldoende bewust?
68	Bestaat er, gezien de conclusie dat het kabinet niet het maximale uit de onderhandelingen haalde respectievelijk niet alles op alles heeft gezet om de reiziger goed te bedienen – in uw optiek voldoende aanleiding om nu alsnog te kijken naar de mogelijkheid om een daadwerkelijk snelle verbinding tot stand te brengen, die voldoet aan de oorspronkelijke eisen of die eisen ten minste beter benadert dan de voorstellen van NS, ook als dat neerkomt op het doen van zaken (direct of via NS, door onderaanneming) met een andere vervoerder?
69	Welk verschil ziet u in de invulling van het aandeelhouderschap van NS, tot 2005 door de Minister van Verkeer en Waterstaat enerzijds en de invulling van aandeelhouderschap door de Minister van Financiën na 2005 anderzijds? Welke invloed heeft de positionering van het aandeelhouderschap gehad op de beslissingen in het hele traject?
70	Kunt u aangeven op welke wijze NS in de toekomst het beste gepositioneerd zou moeten worden vis-à-vis de Staat?
71	Hoe zeker bent u ervan dat de continuïteit van het vervoer wellicht beter en sneller gerealiseerd zou kunnen worden door met een andere aanbieder in zee te gaan, gegeven de tijd die een nieuwe aanbesteding en bestelling van treinen vergt?
72	Zou het schakelen door NS tussen zelfstandige vennootschap of monopolistisch uitvoerder van een publieke nutsfunctie, waardoor noch de tucht van de Staat noch de tucht van de markt gevoeld wordt, in uw optiek anders liggen als sprake is van een zuivere publieke taak, die strak omlijnd en helder geformuleerd is en waarbij de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu als concessieverstrekker strak toezicht kan houden op nakoming van die publieke taak?

Nr.	Vraag
73	Is, waar u vaststelt dat cruciale langetermijnbeslissingen vaak tot stand kwamen in situaties van acute problemen en waar uit het rapport blijkt dat NS die situatie gebruikt (en soms misbruikt) om zijn conveniërende oplossingen af te dwingen) geen sprake van te grote politieke druk, doordat een beslissing van de bewindspersoon wordt bepaald door politiek succes of politiek falen als gevolg van het al dan niet honoreren van de wensen van NS? Maakt dat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu niet ongewenst afhankelijk van NS waardoor het ministerie zijn taken niet naar behoren kan uitoefenen en de belangen van NS om die reden moet laten prevaleren boven het belang van de reiziger?
74	Zou, tegen de achtergrond van uw constatering dat beleidsverantwoordelijkheid niet samen gaat met de rol van concessieverlening, beleid- en stelselverantwoordelijkheid enerzijds en concessieverlening en -handhaving anderzijds niet gescheiden moeten worden? Zo ja, zou het beleid niet beter belegd kunnen worden bij bijvoorbeeld de Minister van Economische Zaken?
75	Is, waar u constateert dat sprake is van een compensatie van 47 miljoen euro die de financiële positie van NS verbetert, niet feitelijk sprake van verboden staatssteun? Bent u meer van soortgelijke voorbeelden tegengekomen tijdens uw onderzoek? Zo ja, kunt u toelichten welke? Is het kabinet zich in uw optiek voldoende bewust van de gevolgen daarvan voor de markt, maar ook van de risico's die dat veroorzaakt in de verhouding tussen het kabinet en andere spelers in de markt?
76	Kunt u op basis van uw ervaringen uit het onderzoek uitleggen waarom de aandeelhouder niet overgaat tot het afdwingen van inzicht in de cijfers van NS en of daarbij sprake is van bescherming van de staatsdeelneming?
77	Staat in dat geval bij de Minister van Financiën de belastingbetaler op de eerste plaats of de staatsdeelneming?
78	Hebt u kunnen waarnemen of het kabinet een reëel en met de markt getoetst beeld heeft van de voordelen die NS put uit de geïntegreerde vervoersconcessie en de economische waarde van die concessie, respectievelijk de gesloten markt en het uitsluiten van concurrentie die dat oplevert? Is het in uw optiek reëel om te veronderstellen dat de winst daaruit ruimschoots opweegt tegen de verliezen die NS moet dragen voor het alternatieve vervoersaanbod?
79	Welke redenen ziet u voor de te enge opvatting van de eigen verantwoordelijkheden die veel partijen bleken te hebben?
80	Als u kijkt naar het eindbeeld dat met NS in de concessie is overeengekomen ten aanzien van aantallen te rijden treinen (Thalys, Traxx, Eurostar, Intercitymaterieel) wat is volgens u dan het eindbeeld waarnaar gestreefd zou moeten worden, omdat het recht zou doen aan de HSL-Zuid? Kan de concessie, die voor de periode 2015–2025 aan NS is verstrekt, worden opengebroken? Kunt u in uw antwoord de juridische mogelijkheden nader toelichten?
81	Bent u van mening dat het verbeteren van de benutting van de vervoerswaarde van de HSL-Zuid door meer snelle treinen in te zetten conform uw eerste aanbeveling niet per se door NS uitgevoerd moet worden, maar dat het doel voorop staat en dat NS daaraan moet meewerken, ook als dat betekent dat hij moet samenwerken met andere vervoerders of daarvoor plaats zou moeten maken?

Nr.	Vraag
82	Hebt u geanalyseerd of het mogelijk is om de bestaande concessie alsnog te splitsen naar vervoer over de HSL-Zuid en over het hoofdrailnet en het HSL-vervoer zonodig op te dragen aan een andere partij, als die een beter aanbod kan neerleggen? Kan dat direct en indirect (bijvoorbeeld door onderaanneming)?
83	Bent u, gelet op uw tweede en derde aanbeveling, van mening dat de ontwikkeling van een helder beeld over de verschillende scenario's en vervolgkeuzes in samenspraak met marktpartijen moet worden verkregen en dat de mening van NS daarbij gelijk dient te wegen aan die van andere partijen in de markt of partijen die zouden willen toetreden? Bent u van mening dat de Minister van Economische Zaken daarbij als eerstverantwoordelijke voor marktordening een gelijkwaardige rol zou moeten toekomen en tevens dat de Autoriteit Consument en Markt als toezichthouder op het spoor een nadrukkelijke rol zou moeten krijgen bij de te maken keuzes?
84	Kunt u een voorbeeld noemen van een private vervoerder waarbij dus direct noch indirect een Staat de aandeelhouder is, zoals verwoord in uw aanbeveling een keuze te maken uit scenario's die qua mate van marktwerking verschillen?
85	Hoe komt u tot de aanbeveling om de inrichting van de spoorsector wezenlijk te onderzoeken in het licht van de vele rapporten die daar de afgelopen jaren over zijn geschreven?
86	Hoe kijkt u aan tegen een onafhankelijke toezichthouder die, juist vanwege vertroebelde relaties in dit soort aanbestedingen, meekijkt tijdens het gehele proces van een grote aanbesteding (eventueel vanaf een bepaald bedrag waarvoor aanbesteed wordt), gelet op het feit dat sprake is van ernstige tekortkomingen in de aanbestedingsprocedures? Bent u van mening dat deze toezichthouder de aanbevelingen onder het derde punt kan meenemen in dit proces?
87	Waarom doet u niet een krachtiger aanbeveling wat betreft toekomstig vervoer en gebruik HSL-Zuid dan uw aanbeveling dat de bewindspersoon in overleg treedt met NS en NMBS om de onderbenutting van de HSL-Zuid niet langer voort te laten bestaan? Nu wordt slechts aanbevolen de twee- en vijfjaarlijkse evaluaties hiervoor te gebruiken, terwijl ook nu al tot actie zou kunnen worden overgegaan.
88	Wat betekent de vierde aanbeveling voor de planning van de aanleg van projecten? Kunt u daarbij aspecten als de procedure voor het (MIRT) Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport en contractering volgens het principe van DBFM (Design, Build, Finance and Maintain) betrekken?
89	Op basis van welke waarnemingen in deze enquête komt u tot de aanbeveling het portfolio van activiteiten van NS tegen het licht te houden en de verschillende bedrijfsonderdelen te evalueren?
90	Wat is de reden dat u adviseert om de verschillende bedrijfsonderdelen van NS, zoals vastgoed of detailhandel, tegen het licht te houden? In hoeverre hebben deze onderdelen dan op een negatieve wijze bijgedragen aan het mislukken van het Fyra-project?

Nr.	Vraag
91	Is er door de ILT onvoldoende geïnspecteerd en had zij de treinen beter moeten inspecteren? Of heeft de ILT zich aan haar wettelijke taak gehouden maar deze minimaal ingevuld? In andere bewoordingen: heeft zij strikt genomen en volgens de letter van haar taakopvatting niet gedaan wat van haar verwacht moest worden? De ILT heeft het technisch dossier van de keuringsinstantie gecontroleerd op juistheid en is dan toch wettelijk verplicht een vergunning af te geven?
92	Welke exacte aanpassingen voorziet u voor de organisatie van de ILT, buiten de genoemde beleids- en gedragsverandering, wil zij naar behoren kunnen functioneren (gezien het feit dat u van oordeel bent dat de ILT haar rol als toelatende instantie in het Fyra-project onaanvaardbaar minimalistisch heeft ingevuld)?
93	Welke wijzigingen in het huidige beleid zijn volgens u nodig om de achtste aanbeveling te implementeren?
94	Waarom bent u van mening dat de certificering van internationale treinen beter door een nationale instantie kan plaatsvinden dan door de ERA (European Railway Agency) nu een Europese toetsingsinstantie op Europees niveau meer expertise kan opbouwen en voorkomen wordt dat er twee of meer nationale inspecties verschillende toetsingen uitvoeren waardoor er ook vertraging in de tijd kan optreden en onnodig veel bureaucratie?
95	Zijn in de geïntegreerde concessie voor het hoofdrailnet en de HSL-Zuid in uw optiek voldoende waarborgen ingebouwd om toezicht op een deugdelijke uitvoering van het contract, inclusief het afdwingen van nakoming van het contract door gebruik te maken van het juridische instrumentarium en/of aanvullende beheersmaatregelen, goed en gedetailleerd uit te oefenen en kan dat toezicht in voldoende mate prestaties bijsturen? Zo nee, welke punten zijn naar uw mening vatbaar voor verbetering?
96	U beveelt de Kamer aan de onderliggende bestuurlijke processen bij parlementaire onderzoeken in kaart te brengen: welke doelstelling ligt hieraan ten grondslag?
97	Kunt u voorbeelden geven van aanbestedingen waarbij de Staat zich momenteel niet opstelt als betrouwbare partner?
98	Bent u bereid zelf een helder, meetbaar en objectief afwegingskader te ontwikkelen waarmee de naleving van doelstellingen geijkt kan worden indien de Kamer of het kabinet daarom verzoekt?
99	Welke conclusies zijn er toentertijd door de bewindspersonen en/of ambtenaren van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat verbonden aan het feit dat de geprognosticeerde reizigersaantallen van door het ministerie geraadpleegde adviesbureaus lager lagen dan de aantallen die NS gebruikte?
100	Wat is de verhouding tussen Infraspeed en de Staat? Wat voor organisatievorm is Infraspeed?
101	Hoe komt u tot de conclusie dat verwacht had mogen worden dat het besluit tot aanleg van de HSL-Zuid in samenhang met het beoogde vervoersaanbod genomen wordt?
102	Acht u het reëel dat er sprake moet zijn van een vervoersaanbod dat bij aanvang van de aanleg van de infrastructuur vastgelegd wordt en na aanleg nog bindend en actueel is?
103	Kunt u de discrepantie toelichten die bestaat tussen uw constatering dat de gedachte van privatisering van NS nooit concreet is geworden en de uitspraak van de voormalig president-commissaris van NS, de heer Timmer, dat privatisering is doorgedrukt?

Nr.	Vraag
104	Deelt u, tegen de achtergrond van de uitspraak van de heer Pans dat het ministerie worstelt met een kennis- en informatieachterstand omdat het voor de benodigde informatie over en kennis van het spoor in hoge mate afhankelijk is van NS, de conclusie dat dit een ongewenste situatie is omdat ingeval van concessieverlening de Staat ten minste zelf moet kunnen beoordelen of hetgeen NS hem voorhoudt, juist en volledig is en ook moet kunnen nagaan of er betere oplossingen voorhanden zijn?
105	Is het in uw optiek noodzakelijk dat het kennis- en informatieniveau bij het beleidsbepalende ministerie verhoogd wordt naar een niveau, dat controle daadwerkelijk mogelijk maakt?
106	Kunnen de Europese regels ten aanzien van aanbesteding van het treinvervoer ten tijde van het besluit over het organiseren van het vervoer over de HSL-Zuid nader worden toegelicht?
107	In hoeverre is de constatering van het kabinet over dat voor NS de tucht van de markt noch de tucht van de Staat geldt, gedeeld met de Kamer? Heeft het kabinet daarop toentertijd geacteerd?
108	Waarom hebben KPMG en HSBC niet doorberekend of de vervoersprognoses waarop het bod van NS en KLM was gebaseerd juist waren?
109	Reflecteert het bedrag van 28 miljoen euro de waarde die NS toekent aan behoud van zijn monopoliepositie? Zou dat bedrag gefinancierd worden uit inkomsten uit de HSL, uit inkomsten uit het HRN of uit andere middelen, bijvoorbeeld publieke middelen? Met andere woorden: wie zou er opdraaien voor deze strategische bieding: de reiziger, de belastingbetaler of NS zelf?
110	Op basis waarvan hebben ambtenaren van het Ministerie van Financiën herhaaldelijk aangegeven dat de financiële waarde van de concessie zelfs hoger kon zijn dan het door NS en KLM geboden bedrag?
111	Hoe beoordeelt u die omstandigheden en het handelen van de Staat dat volgde op het te hoge bod van 178 miljoen euro, in het licht van de jurisprudentie die bepaalt dat bij zulke grote prijsverschillen de aanbesteding opnieuw gedaan moet worden?
112	Kunnen de hypothetische (financiële) gevolgen van het mislukken van de aanbesteding geschetst worden? Welke situatie zou er dan concreet op de HSL-Zuid ontstaan zijn?
113	Is er in de Invitation to Tender iets opgenomen over tarieven?
114	Kunnen de drie factoren die leidden tot een hoog faillissementsrisico voor HSA nader worden toegelicht?
115	Waren er volgens u voldoende objectiveerbare redenen om de marktdialoog te beëindigen? Zo ja, wat waren deze?
116	Hoe kijkt u naar de ontwikkelingen rondom bijvoorbeeld de aanbestedingen die over de afgelopen jaren plaatsvonden, waarbij NS strafbare feiten pleegde om de concessie in Limburg te verwerven, of een blokkade opwerpt in Oost-Nederland om uitvoering van het plan van de winnende concurrent te bemoeilijken? Zijn dat uitwassen van dezelfde strategie en is de opstelling van NS in de door u beschreven jaren feitelijk nog steeds dezelfde? In hoeverre wordt NS daarbij door het kabinet geholpen – bijvoorbeeld doordat bewindspersonen van Infrastructuur en Milieu of Financiën niet ingrijpen of doordat de Minister van Economische Zaken geen volwaardige rol in dit debat heeft of neemt?

Nr.	Vraag
117	Heeft het kabinet niet ook een onverstandige beslissing genomen door met NS verder te gaan, terwijl het bedrijf een onverstandige beslissing had genomen door bewust niet te bieden op het gevraagde? Had het kabinet NS moeten passeren, ondanks de druk van de Kamer om NS in het zadel te helpen, om de simpele reden dat NS niet aan de wensen en eisen voldeed?
118	Waarom kreeg NS schadevergoeding omdat de infrastructuur nog niet klaar was terwijl de treinen ook nog lang niet klaar waren?
119	Welke mogelijke juridische risico's vloeien voort uit de bevoorrechte positie waarin NS volgens u gebracht is? Is de Staat zich daarvan voldoende bewust?
120	Zou het kabinet naar uw inschatting een andere vervoerder, die geen eigendom van de Nederlandse overheid was, met dezelfde coulance hebben behandeld als NS waar het gaat om het niet nakomen van afspraken, het niet handhaven, et cetera?
121	Waarop baseert u de conclusie op bladzijde 193 dat de «de Minister de keuze heeft gemaakt om de Tweede Kamer niet expliciet te informeren over de aanwijzingen dat de HSA failliet zou gaan», tegen de achtergrond van het feit dat het tot 15 augustus 2008 duurde totdat HSA beperkte inzage biedt in haar businesscase, daardoor pas vanaf dat moment een inschatting kon worden gemaakt van de financiële positie van HSA en gelet op het feit dat de PWC-rapportage – opgesteld in opdracht van de Minister – dateert van 29 augustus 2008 (zoals u stelt op bladzijde 150)?
122	Klopt het beeld dat het risico op continuïteitsproblemen in elk geval niet zo hard bewezen is, dat het akkoord van 2008/2009 en het daarop volgende onderhandelakkoord uit 2011 wellicht niet gelegitimeerd was? Welke conclusies heeft dat in termen van risico's op staatssteun, verboden bevoordeling van NS en zijn dochterbedrijven of op de basis waarop de huidige concessie verleend is?
123	Vindt u, waar u schrijft dat NS pas inzicht wilde geven in de cijfers nadat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu NS tegemoet wilde komen, dat de Minister van Infrastructuur en Milieu gechanteerd is door het staatsbedrijf NS?
124	Hebt u de indruk gehad dat de demissionaire status van het kabinet tot andere besluiten heeft kunnen leiden? Hadden de verkiezingen ook invloed?
125	Waarom was het zo dat NS HSA niet kon redden voor een deel? Dat kan in het normale bedrijfsleven toch ook?
126	Waarom is een energiecorrectieregeling noodzakelijk en hoe luidt die?
127	Zou naar uw oordeel niet voor iedere vervoerder die de concessie om de HSL-Zuid had gewonnen gegolden hebben dat «de primaire focus niet ligt bij het aantrekken van zoveel mogelijk reizigers en het organiseren van zo goed mogelijk vervoer, maar bij het maximaliseren van de omzet»?
128	Wat was naar uw oordeel in de periode 2001–2004 een wenselijke opstelling geweest van de Staat ten aanzien van de hoogte van de concessievergoeding? Bent u van oordeel dat de Staat reeds in deze periode de vergoeding had moeten verlagen?

Nr.	Vraag
129	Hoe verhoudt uw uitspraak, waarin u begrip toont voor de aanpak en belangenafweging die oud-minister Eurlings maakte om op zoek te gaan naar een oplossing omdat de gevolgen voor de Staat groot zijn en er ook effecten waren op het vervoer over de HSL-Zuid, zich tot uw advies om afspraken open te breken om te komen tot een betere benutting van de HSL-Zuid, tot verbetering van de vervoerswaarde voor de reiziger en meer snelle treinen naar België over de HSL-Zuid tegen betaalbare tarieven?
130	Wat verstaat u onder het «misleiden van de Kamer»? Is het toegestaan voor een Minister om te «misleiden»? Welke afwegingen heeft u gemaakt om de passage uit de aanbiedingsbrief bij de 22ste voortgangsrapportage van de Minister aan de Kamer van 1 april 2008, waarin hij onder paragraaf 3.2 duidelijk schrijft over het gesprek met HSA op 21 maart 2008 en over het feit dat daarin ook wordt gesteld dat de continuïteit een gespreksonderwerp is en dat er eerste gedachtewisselingen zijn (inmiddels is bekend dat HSA op dat moment nog geen inzage had geboden in de financiële situatie), niet te vermelden in het rapport, aangezien dit een essentiële passage is, waarin de Kamer wordt geïnformeerd over de liquiditeitsproblemen van HSA en daardoor continuïteit van vervoer over de HSL-Zuid?
131	Wat is uw reactie op de uitspraak van de voormalige Minister, gedaan tijdens het openbare verhoor, dat er pas sprake is van een dreigend faillissement op het moment dat HSA dit op basis van cijfers uit de businesscase heeft aangetoond?
132	Bent u van mening dat de Minister de Kamer wél juist had geïnformeerd, indien hij de Kamer al in maart, april of mei 2008 had aangegeven dat een faillissement dreigde, zonder dat hij daarvoor grondslag had in cijfers?
133	Komt het vaker voor dat aanbiedingsbrieven aan de Kamer, die NS aangaan, vooraf langs NS gaan voor feedback?
134	Is het wel eens vaker voorgekomen dat conceptbrieven zijn aangepast naar aanleiding van feedback vanuit NS?
135	Waarop baseert u uw oordeel, los van het vergelijken van twee conceptaanbiedingsbrieven, dat de Minister de Kamer heeft misleid?
136	Welke motieven had de Minister volgens u om de Kamer te misleiden, bijvoorbeeld afgaande op zijn openbare verhoor?
137	Waarom hebt u er, gezien deze beschuldiging aan het adres van de Minister, van afgezien zowel de heer Van Roozendaal (directeur HSA) als de toenmalige directeur-generaal Keijts, die beiden betrokken waren bij de totstandkoming van de aanbiedingsbrief, te horen in deze kwestie?
138	Waarom heeft voormalig Minister van Financiën, de heer Bos, destijds als aandeelhouder van NS niet afgedwongen dat inzage werd geboden in de financiële situatie?
139	Acht u het onderhandelakkoord van 2011 gerechtvaardigd, gezien het belang van de reiziger, of bent u (al dan niet achteraf) van mening dat gezien de principiële bezwaren tegen integratie en de juridische risico's het onderhandelakkoord niet gesloten had mogen worden?
140	Hoe beoordeelt u het gegeven dat bij het onderhandelakkoord niet werd vermeld dat de Minister met NS had afgesproken dat de verbinding Den Haag-Breda-Brussel werd vervangen door Breda-Antwerpen?

Nr.	Vraag
141	Is de aandeelhouder verplicht om aanvullende financiële informatie op te vragen over de businesscase? Zo ja, wat had de aandeelhouder daar vervolgens mee moeten doen richting de bewindspersoon van Infrastructuur en Milieu en hoe had dit de situatie kunnen veranderen en in welke richting?
142	Welke waarde hecht u aan het zuiver scheiden van de rol van concessieverlener en die van aandeelhouder, gezien de verschillende conclusies die u hierover trekt op de pagina's 195–197?
143	Kunt u toelichten waarom de HSL-Zuid op twee belangrijke punten afwijkt van de gangbare spoorinfrastructuur in Nederland?
144	Was er geen andere keuze dan het ontwikkelen van een volledig nieuw type treinen? Was het bijvoorbeeld niet mogelijk om bestaande treinen verder te ontwikkelen en daarmee geschikt te maken? Is daarnaar gekeken?
145	Is er sprake geweest van een bewuste trade-off tussen het kopen van een bestaande trein met minder planningsrisico en lagere ontwikkelingskosten enerzijds, en de gekozen oplossing met de toen bekende positieve en negatieve eigenschappen anderzijds?
146	Waarom acht u het onverstandig dat NS onderscheid maakt tussen een quickscan en een detailbeoordeling?
147	Hebt u het verslag over het werkbezoek aan AnsaldoBreda aangetroffen en ingezien? Zo ja, hebt u het laten beoordelen op kwaliteit? Wat was de uitkomst hiervan?
148	Heeft u ook de indruk dat er een lichte voorkeur was voor AnsaldoBreda ten opzichte van andere deelnemende fabrikanten en is u ook bekend waarom dit zo was?
149	Klopt het dat de Fyra in de basis geen hogesnelheidstrein is, maar gewoon een snelle intercity die later onder politieke druk is aangepast naar een snelheid van 250 km/u? Kunt u dit toelichten?
150	Zijn er aanwijzingen dat het afvallen van plaatmateriaal eigenlijk het gevolg was van te hoge snelheden omdat de Fyra niet volgens HSL-concept is ontwikkeld?
151	Op basis waarvan stelt NS dat AnsaldoBreda en Alstom wel een gelijke behandeling hebben gehad?
152	Wist de Minister van Infrastructuur en Milieu danwel de Minister van Financiën over de aankoop van de treinen en het feit dat het aanbestedingsrecht met voeten werd getreden? Hadden zij dit moeten weten?
153	Waar blijkt dat AnsaldoBreda de non-conformiteiten niet voortvarend oppakt?
154	Hoe zat de vertraging- en boetesystematiek in elkaar? Was er sprake van betaling na opleveringen (een zogenaamd milestone payment plan)? Zo ja, hebt u deze ingezien?
155	Had AnsaldoBreda, naast ervaring met de productie van de hogesnelheidstrein ETR1000, nog andere voorbeelden op basis waarvan het bedrijf aannam in staat te zijn in 33 maanden een trein te kunnen ontwerpen en bouwen?
156	Heeft de toenmalig algemeen projectmanager van NSFSC (Nederlandse Spoorwegen Financial Services Company), de heer De Leeuw, zijn twijfel over de planning gedeeld met zijn meerderen?
157	Was er op het moment dat de koopovereenkomst werd gesloten een overzicht van de wet- en regelgeving, bijvoorbeeld rondom de gewijzigde botseisen, die wellicht zou worden gewijzigd?
158	Beschikte het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over de specificaties van de laatste versie van ERTMS (European Rail Traffic Management System) toen HSA daar om vroeg?

Nr.	Vraag
159	Hoeveel afwijkingen van de kwaliteitseisen worden, op het moment van oplevering, bij vergelijkbare projecten gemiddeld gesproken geconstateerd?
160	Heeft NS gecheckt of het opleggen van boetes juridisch houdbaar is?
161	Niet alle Fyra's zijn in mei 2012 overgenomen: bleef met deze initiële, gedeeltelijke overname niet een beperkter drukmiddel voorhanden? Zo ja, is deze ingezet? Zo nee, waarom niet?
162	Wat is de inhoud van een certificaat van een keuringsinstantie voor de productie van de Fyra? In welk stadium van de productie wordt zo een certificaat verstrekt?
163	Was het uitgangspunt dat de ILT enkel een aanvullende controle mag uitoefenen indien zij constateert dat de EG-keuringsverklaring niet aan de eisen voldoet of indien hierover gerede twijfel bestaat, van toepassing op de Fyra? Op welk moment en hoe had de ILT dat moeten constateren?
164	Wat houdt «thematisch systeemtoezicht» in? Hoe wordt dit ingericht?
165	Was het wijzigen van het turnkeycontract, waarmee zeggenschap over de kwaliteit kon worden uitgeoefend, (juridisch) een optie?
166	Heeft de ILT iets gedaan met het besluit van de Raad voor Accreditatie om Lloyd's te weigeren te accrediteren? Zo nee, had de ILT hier naar uw oordeel wel iets mee moeten doen?
167	Hoe kan, gegeven de hoeveelheid incidenten die zich in beperkte tijd voordeden, worden geconstateerd dat dit alleen aan tekortschietende montage te wijten is?
168	Was er volgens u voldoende gerede twijfel voor de ILT om de beoordeling van de keuringsinstantie in twijfel te trekken?
169	Is een vergunning voor treinen voor onbepaalde tijd gebruikelijk in Nederland?
170	Wat schrijft de wet- en regelgeving van omliggende landen voor ten aanzien het testen van álle treinen door de keuringsinstantie, het uitvoeren van fysieke inspectie van een trein en het bijwonen van een proefrit, hetgeen in Nederland niet verplicht is?
171	Waarom is er nu besloten om geen terugvaloptie achter de hand te hebben voor het geval de Fyra uitvalt?
172	Kunt u bevestigen dat de eerste levering van Fyra's in internationaal perspectief een zeer kleine levering betreft? Klopt het dat vanuit het perspectief van statistiek en bedrijfsvoering in het algemeen en testprotocollen in het bijzonder, tijdsdruk in combinatie met gebreken bij slechts enkele apparaten kunnen leiden tot grote, soms té grote conclusies, op basis van een allesbehalve optimale steekproefgrootte? In hoeverre heeft dit een rol gespeeld bij het falen van deze fase van het project?
173	Is er een causaal verband tussen de start van het gebruik van de Fyra in december 2012 en het feit dat de Beneluxtrein niet meer kan rijden (vanwege inzet stoptrein Antwerpen-Roosendaal)?
174	Hoe had de Minister meer druk kunnen uitoefenen op HSA om de concessieafspraken zo snel mogelijk en zoveel mogelijk uit te voeren?
175	Had de Fyra (in theorie) nog kunnen rijden indien NS had voldaan aan de voorwaarden voor een ingroeiscenario en een adequaat alternatief?
176	Constateert u dat de concessieverlener zich in zijn geheel niet heeft vergewist van de verwachte betrouwbaarheid van de dienstregeling met de Fyra?
177	Is de compensatie van 200 miljoen euro terug gevorderd?

Nr.	Vraag
178	Bent u van mening dat Nederland de Belgische Staat aansprakelijk moet stellen voor de schade die is geleden doordat de Belgische Staat afspraken niet na is gekomen?
179	Wat had de Staatssecretaris moeten doen en welke middelen had zij kunnen inzetten om de druk op te voeren, zodat in 2012 wel een goede overeenkomst was gesloten?
180	Had de Fyra naar uw mening door kunnen rijden na aanpassing van het laagspanningssysteem en de zijbeplating? Acht u de argumenten van NS om de Fyra toch uit de dienstregeling te halen valide? Waarom wel of niet?
181	Is bekend of er voor de Staatssecretaris überhaupt redenen geweest zouden kunnen zijn om de concessie wel in te trekken? Zo ja, welke?
182	Wat bedoelt u met de zin «dat de keuze om NS nog een kans te geven, lastig is»? Werd het als lastig ervaren omdat zo een tweede kans politiek lastig zou liggen vanwege kritiek vanuit de Kamer of lag die tweede keuze lastig omdat de Minister van Financiën vond dat NS eigenlijk geen tweede kans verdiende?
183	Wat wordt bedoeld met de zin «hiervoor is meer tijd en munitie nodig»? Is die munitie bedoeld om te onderbouwen dat een tweede kans voor NS inderdaad objectief gezien gerechtvaardigd zou zijn volgens de betrokken bewindspersonen zelf of is de munitie bedoeld om argumenten te verzamelen waarmee de Kamer overtuigd kon worden?
184	Is het niet zo dat ooit is bepaald dat het vervoer over de HSL-Zuid openbaar moest worden aanbesteed omdat het als risicovol werd beschouwd de concessie onderhands aan één partij te gunnen, omdat de marktconsultatie al liep? Hoe verhoudt zich dit tot het gegeven dat drie deskundigen in 2013 zeggen dat dit best mogelijk is? Is de regelgeving veranderd op dit punt?
185	Is het reizigersbelang naar uw mening niet gediend met het zo snel mogelijk tot stand brengen van vervoer over de HSL-Zuid?
186	Hoe geloofwaardig vindt u het citaat van de Staatssecretaris dat bedrijven die hulp boden naar NS werden doorverwezen, nu enerzijds vaststaat dat NS alles deed en doet om concurrentie tegen te gaan en de Staatssecretaris daarmee bekend was, en anderzijds de Staatssecretaris zelf doorlopend gepoogd heeft om alternatieve aanbieders buiten beeld te laten? Klopt de analyse, dat hiermee eigenlijk geen serieus voorstel aan de hulpbiedende alternatieve aanbieders gedaan werd?
187	Hoeveel partijen hebben zich gemeld bij de Staatssecretaris om hulp aan te bieden voor de situatie die ontstond nadat NS stopte met de Fyra, gelet op het feit dat de Staatssecretaris in haar openbare verhoor aangaf dat zich meerdere partijen gemeld hadden?
188	Hebt u een beeld ontwikkeld over de vraag in hoeverre de lobby van NS in dit dossier en in algemene zin parallel loopt met de sondering en lobby van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, en vice versa?
189	Is er voldoende autonomie in het opereren van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (als beleidsverantwoordelijke en concessieverlener) versus NS (als uitvoerder, waarvan het ministerie voor het politiek succes afhankelijk is)?

Nr.	Vraag
190	Kan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu ook beslissingen nemen die NS minder plezierig vindt zonder dat NS in staat is om die te frustreren of is sprake van een zodanig wederzijdse afhankelijkheid dat de beleidsrol en concessieverleningsrol van Infrastructuur en Milieu feitelijk gegijzeld kan worden door NS? Indien dat laatste juist is, is naar uw mening dan sprake van een (wellicht substantiële of zelfs beslissende) voorsprong in het politieke proces waarop NS kan bogen? In hoeverre tast dat de transparantie van de besluitvorming door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu aan?
191	Hoe beoordeelt u de gang van zaken dat zaken afgestemd werden tussen NS en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu voordat de Kamer werd geïnformeerd en de kennelijk wel erg innige relaties tussen NS en het ministerie?
192	Klopt het dat de nuance in het rapport van Oxera, dat geen echte marktverkenning heeft plaatsgevonden, niet in de openbare Kamerstukken terug te vinden is? Wat vindt u van die handelwijze van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, bijvoorbeeld in relatie tot de positie van andere marktpartijen?
193	Heeft het Ministerie van Algemene Zaken er op aangedrongen dat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu contact zou opnemen met het Ministerie van Economische Zaken? Kunt u concreet en gedetailleerd beschrijven wat er met deze adviezen is gedaan?
194	In hoeverre heeft de kennelijke competentiestrijd tussen de ministeries van Infrastructuur en Milieu en Economische Zaken, die zich vertaalde in een weigering van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu om het Ministerie van Economische Zaken bij zijn besluitvorming te betrekken, ertoe geleid dat de markt en de reiziger gedupeerd zijn?
195	In hoeverre heeft de Minister van Economische Zaken wel geblaft maar niet gebeten? Kunt u uw bevindingen op dit punt toelichten?
196	In hoeverre heeft het kabinet contact gezocht met de Europese Commissie in deze stadia om te overleggen over de juridische houdbaarheid van zijn voornemens? Indien die contacten niet gelegd zijn, hebt u inzicht in de reden dat dit niet gebeurd is? Indien de contacten wel gelegd zijn, hoe vaak is dat contact geweest, welke adviezen bracht de Europese Commissie uit en wat is daarmee concreet gebeurd?
197	Hoe beoordeelt u de verantwoordelijkheid die de premier op dit punt genomen heeft als coördinerend Minister? Had de premier meer kunnen en/of moeten doen dan hij gedaan heeft om de rol van de Minister van Economische Zaken op juiste wijze in het debat te verankeren?
198	Bent u van mening dat het voorstel van Arriva, zoals de titel zegt, inderdaad beter voor de reiziger zou zijn geweest, als dat vergeleken wordt met de situatie waarin wij nu verkeren en het alternatief waarvan u vindt dat dit niet als «volwaardig» kan worden bestempeld? Blijft die conclusie overeind wanneer de vergelijking getrokken wordt met de situatie die per 2021 ontstaat, als NS met treinen gaat rijden die weliswaar sneller zijn maar nog altijd niet aansluiten bij de snelheid waarvoor het spoor aangelegd is?
199	Zijn er door andere vervoerders ook plannen ingediend of voorstellen gedaan die beter zouden uitpakken dan de situatie waarin wij nu verkeren?
200	Zelfs als een marktverkenning het beste aanbod voor de reiziger zou beschrijven, hoe reëel acht u het dan dat zo een aanbod in de praktijk zou voldoen aan hetgeen in de marktverkenning is geboden en aan de gestelde eisen?

Nr.	Vraag
201	Wat is volgens u de reden dat, afgezien van AnsaldoBreda, niemand de Fyra publiekelijk verdedigt?
202	Wat is uw oordeel over het gegeven dat de ingreep van de Minister van Financiën heeft geleid tot aanpassing van de communicatie over de status van het door de directie genomen en door de Raad van Commissarissen bekrachtigde besluit van NS om te stoppen met de Fyra?
203	Waarom vindt u het ontluisterend dat veiligheid door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu genoemd wordt als één van de redenen om te stoppen met de Fyra in het licht van eerdere communicatie van de Belgische spoorweginspectie en de NMBS hierover?
204	Waar is de uitspraak op gebaseerd dat NS van geluk mag spreken dat de holding Finmeccanica dochterbedrijf AnsaldoBreda wil verkopen en daardoor bereid is een schikking te treffen, terwijl de schade voor NS 347 miljoen euro had kunnen zijn?
205	Hoe kan volgens u in een procedure van openbare aanbesteding vooraf rekening worden gehouden met aspecten als aangeboden verbindingen, reistijden en tariefvoorwaarden?
206	Hebt u bij uw conclusie dat «niet open en duidelijk is gecommuniceerd over de doorslaggevende rol van de financiën en dat in de plaats daarvan steeds met het argument is geschermd dat het alternatieve vervoersaanbod het beste is voor de reiziger» meegewogen dat het vliegtuig zich ontwikkelt tot goedkope manier van reizen? Hebt u deze veranderende trend ten opzichte van het afsluiten van de oorspronkelijke concessie en het alternatief in 2013 meegewogen?
207	Kunt u op basis van uw onderzoek en observaties aangeven in hoeverre sprake is van een cultuur van het niet delen van informatie door het ministerie met het parlement? Is sprake van een incident of gaat het om een dieper of zelfs diep gewortelde cultuur? In hoeverre is dat relevant, nu een belangrijk deel van de ambtenaren, die een sleutelrol in het dossier vervulden en nog steeds werkzaam zijn bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, zijn doorgeschoven naar hogere posities of wellicht zelfs aan de lat staan om de gevolgen van het enquêterapport te implementeren binnen het eigen ministerie en daarbij wellicht weeffouten moeten gaan herstellen, waar zij in hun vorige functie zelf verantwoordelijk voor waren?
208	Hoe innig zijn de banden tussen NS en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu? Is er sprake van een zakelijke relatie tussen opdrachtgever en opdrachtnemer of is daarvan geen sprake? Kunt u uw antwoord met voorbeelden larderen en daarbij ook ingaan op de overstap van de voormalig directeur spoor van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu naar NS nadat hij als directeur spoor nauw betrokken was bij de laatste fase van het Fyradossier bij beoordeling van het «volwaardig alternatief» dat geen volwaardig alternatief blijkt te zijn, bij de integratie van de concessies voor de HSL-Zuid en het hoofdrailnet en bij de definitieve toekenning van de hoofdrailnetconcessie aan NS?
209	Wat is er vastgelegd over de bevoegdheid van de ILT om de beoordeling van de keuringsinstantie in twijfel te trekken indien daar gerede aanleiding toe bestaat en waar is dit vastgelegd?

Nr.	Vraag
210	Waarom is de huidige Minister van Financiën niet opgeroepen voor een openbaar verhoor, temeer daar wordt geconstateerd dat de Minister de Kamer onvolledig heeft geïnformeerd? Waarom is er voor gekozen om wel een besloten voorgesprek met de Minister van Financiën te voeren? Is daar ook niet gaandeweg voor gekozen, toen duidelijk werd dat de Minister van Financiën de Kamer onvoldoende geïnformeerd heeft?
211	Staat uw voorstel om altijd een verslag op te stellen van besloten overleggen niet op gespannen voet met de op dat moment van toepassing zijnde vertrouwelijkheid aangezien deze verslaglegging bij een enquête alsnog openbaar kan worden en in hoeverre kan dit betrokkenen hinderen om alsnog iets te zeggen?
212	Wat zouden de (financiële) gevolgen zijn geweest indien de Kamer in 2013 had vastgehouden aan de eisen zoals die in 2001 zijn opgesteld en in hoeverre was het realistisch om hieraan vast te houden?
213	Welk beveiligingssysteem gebruikte de Thalys tussen juni 1996 (begin van de dienst met de Thalys) en december 2009 (inzet Thalys met ETCS, European Train Control System)?
214	Welke ETCS-versie gebruikte de Thalys in december 2009? En welke versie wordt er op dit moment gebruikt?
215	Wie heeft er goedkeuring gegeven voor het gebruik van, en de overgang naar, de in de Thalys gebruikte veiligheidssystemen?
216	Omvatten de in het rapport vermelde upgrades van versie 2.2.2 naar versie 2.3.0 ook hardware aanpassingen of betreft het alleen een software upgrade?
217	Waarom kon de Fyra niet de bij de Thalys gevolgde weg gebruiken? Hebt u ten aanzien van deze vraag ergens sporen van een discussie/besluitvorming gevonden? Zo ja, wie was er verantwoordelijk voor de genomen besluiten?
218	Als de Thalys upgradable was, had dit bij de Fyra niet eveneens gekund, te meer daar de Fyra nog in ontwerp/ontwikkeling was?